

(19)



Europäisches Patentamt

European Patent Office

Office européen des brevets



(11)

EP 0 767 345 A2

(12)

## EUROPÄISCHE PATENTANMELDUNG

(43) Veröffentlichungstag:  
09.04.1997 Patentblatt 1997/15

(51) Int Cl. 6: F23R 3/40, F02C 3/28

(21) Anmeldenummer: 96810596.5

(22) Anmeldetag: 09.09.1996

(84) Benannte Vertragsstaaten:  
DE FR GB IT NL

• Griffin, Timothy, Dr.  
5408 Ennetbaden (CH)

(30) Priorität: 02.10.1995 DE 19536836

• Koch, Hans  
8008 Zürich (CH)

(71) Anmelder: ABB RESEARCH LTD.  
CH-8050 Zürich 11 (CH)

(74) Vertreter: Klein, Ernest et al  
ABB Management AG,  
Immaterialgüterrecht (TEI),  
Haselstrasse 16/699  
5401 Baden (CH)

(72) Erfinder:

• Joos, Franz, Dr.  
79809 Weilheim-Bannholz (DE)

### (54) Verfahren zum Betrieb einer Kraftwerksanlage

(57) Bei einem Verfahren zum Betrieb einer Kraftwerksanlage, welche im wesentlichen aus einer einem Verdichter (4), einer Verbrennungseinheit und einer Turbine (12) besteht, wobei die Verbrennungseinheit aus einer Aufbereitungsstufe für mindestens einen Teil der Verbrennungsluft und aus einer Brennkammer besteht, wird ein Teil (13a) verdichteter Luft (13) aus dem Verdichter (4) durch die Aufbereitungsstufe geleitet und dort zunächst mit einer Menge Brennstoff (14a) gemischt. Dieses Gemisch gelangt dann in einen Generator (8), in welchem mindestens Wasserstoff fraktioniert wird, der dann in die Brennkammer zum Einsatz kommt. Die Brennkammer besteht aus einem Anfahrbrenner (1), einer katalytischen Stufe (2) und einer nachgeschalteten zweiten Verbrennungsstufe (3). Sowohl das im Generator (8) fraktionierte Luft/Brennstoff-Gemisch (16a) als auch die weitere Verdichterluft (13) gelangen in die Brennkammer, in welchem zwischen den dort wirkenden Verbrennungsaggregaten, auf das Hochfahren der Anlage bezogen, zwecks Minimierung der Schadstoff-Emissionen zu einer interdependenten Verbrennung kommt.

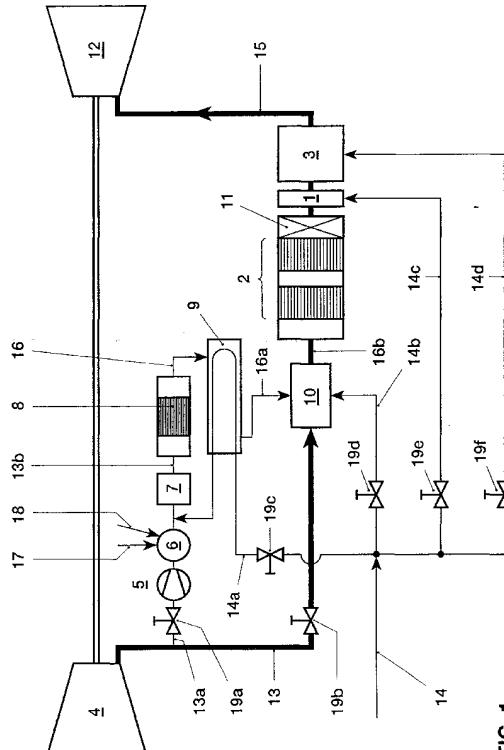


FIG. 1

## Beschreibung

### Technisches Gebiet

Die vorliegende Erfindung betrifft ein Verfahren zum Betrieb einer Kraftwerksanlage gemäss Oberbegriff des Anspruchs 1.

### Stand der Technik

Bei Brennkammern von Kraftwerksanlagen mit einem breiten Lastbereich stellt sich immer wieder das Problem, wie die Verbrennung bei einem hohen Wirkungsgrad schadstoffarm betrieben werden kann. Dabei stehen zwar mehrheitlich die NOx-Emissionen im Vordergrunde, indessen hat es sich gezeigt, dass auch die UHC- (= unverbrannte Kohlen-Wasser-Stoffe) und die CO-Emissionen in Zukunft kräftig minimiert werden müssen. Insbesondere wenn es darum geht, verschiedene Brennstoffarten zum Einsatz zu bringen, zeigt es sich immer wieder, dass die Auslegung für die eine Brennstoffart, beispielsweise für Oel, und gerichtet auf Minimierung eines bestimmten Schadstoffes, beispielsweise von NOx-Emissionen, auf andere Brennstoffarten und andere Schadstoff-Emissionen nicht befriedigend übertragen werden kann. Bei mehrstufigen Brennkammern strebt man an, die zweite Stufe mager zu fahren. Dies ist indessen nur möglich, wenn am Eintritt in die zweite Stufe eine genügend hohe Temperatur vorherrscht, damit ein ausreichender Ausbrand in der zweiten Stufe auch bei geringer Brennstoffmenge erzielt werden kann, d.h., die Brennstoff/Luft-Mischung in der ersten Stufe muss weitgehend konstant gehalten werden, was beispielsweise bei einer Verbrennung mit den bekanntgewordenen Diffusionsbrennern zwar an sich möglich ist, aber mit unzulässig hohen Schadstoff-Emissionen belastet wird.

Hiergegen sind Vorschläge bekanntgeworden, welche darauf hinzielen, bei einer mehrstufigen Verbrennung eine katalytische Stufe vorzusehen. Dabei kann die katalytische Wirkung auf eine Konversion des eingesetzten Brennstoffes vor der Verbrennung gerichtet sein, beispielsweise bei einem gasförmigen Brennstoff auf einen Teiumsatz in CO<sub>2</sub>, H<sub>2</sub>O resp. in H<sub>2</sub>, CO. Bei diesem Verfahren stellen sich im Grunde genommen immer die gleichen Probleme ein, welche einerseits die Inbetriebsetzung und Betriebsfähigkeit des vorgesehenen Katalysators hinsichtlich der zum Einsatz gelangenden Brennstoffe und andererseits die anschliessende richtige Zusammensetzung eines emissionsarmen Verbrennungsgemisches betreffen.

Bekanntgeworden ist des weiteren, eine katalytische intermediaire Verbrennungsstufe vorzusehen, welche stromab einer ersten Verbrennungsstufe wirkt. Diese vorgeschaltete Verbrennungsstufe hat dabei die Aufgabe, die Bedingungen für die nachgeschaltete katalytische Verbrennung zu schaffen, wobei in dieser katalytischen Verbrennungsstufe das ganze gebildete Brenn-

stoff/Luft-Gemisch zur Verbrennung gelangen soll. Es ist naheliegend, dass hier aufgrund der nicht zu umhenden Temperaturschwankungen innerhalb der der katalytischen Stufe vorgeschalteten Verbrennung leicht zu einer Beschädigung oder einer thermischen Zerstörung des Katalysators kommen kann.

Auch hinsichtlich der Schadstoff-Emissionen vermögen die erwähnten Vorschläge nicht zu überzeugen: Die dem Katalysator vorgeschaltete Verbrennung produziert ihre Schadstoffe während des ganzen ihr zugefügten Betriebes, so dass stets eine sozusagen Grundlast an Schadstoff-Emissionen vorgegeben ist, die sich dann mit den übrigen aus den nachfolgenden Verbrennungen addieren, so dass eine Minimierung der Schadstoff-Emissionen schon aus diesem Grund unmöglich ist.

Ferner soll nicht verkannt werden, dass die im Katalysator stattfindende Konversion der Abgase aus der vorangehenden Verbrennung neue Schadstoffe erzeugen kann, deren schadstoffbezogene Konsequenzen, soweit ersichtlich, noch nicht in allen Details eruiert worden sind, weshalb auch diesbezüglich noch Unsicherheit vorherrscht.

### 25 Darstellung der Erfindung

Hier will die Erfindung Abhilfe schaffen. Der Erfindung, wie sie in den Ansprüchen gekennzeichnet ist, liegt die Aufgabe zugrunde, bei einem Verfahren der eingangs genannten Art, im Zusammenhang mit dem Einsatz einer katalytischen Stufe, die Schadstoff-Emissionen bei der Erzeugung eines Heissgases zu minimieren.

Beim Erfindungsgegenstand liegt eine Schaltung vor, die grundsätzlich aus einer Aufbereitungsstufe für die Verbrennungsluft, welche entweder reine Luft oder ein Brennstoff/Luft-Gemisch sein kann, und einer nachgeschalteten Verbrennungsstufe besteht. Wesentlich bei dieser Schaltung sind die Vorkehrungen, welche das Fahrkonzept charakterisieren. Das Anfahren geschieht über einen Brenner, der stromab eines Katalysators wirkt und dessen maximale Temperatur beschränkt bleibt, wie weiter unten noch näher eingegangen wird. Die Last der Kraftwerksanlage wird mit diesem Anfahrbrenner bis auf ca. 20% hochgefahren. Danach wird auf eine Brennstoffzuführung umgeschaltet, welche die katalytische Stufe selbst speist; die hier stattfindende Verbrennung geschieht bei Temperaturen bis ca. 1000°C. Anschliessend wird eine zweite Verbrennungsstufe eingeschaltet, welche stromab des Anfahrbrenners wirkt, und in welcher die Heissgase auf Nenntemperatur aufbereitet werden. Grundsätzlich ist es so, dass der Anfahrbrenner und die zweite Stufe zur Bildung eines Gemisches direkt mit Brennstoff gespiesen werden. Für die katalytische Stufe wird, wie bereits erwähnt, eine separate Aufbereitung des Brennstoff/Luft-Gemisches vorgesehen. Zu diesem Zweck wird ein Teil verdichteter Luft aus dem Hauptstrom entnommen und zunächst

vorgewärmt. Anschliessend wird diese Luft mit einem entsprechenden Anteil Brennstoff vermischt, mit der Vorgabe, eine fette Mischung zu erzielen. Diese Mischung wird dann durch einen Generatoren geleitet,<sup>1</sup> in welchem eine Fraktionierung in verschiedenen Gas- komponenten, so unter anderen in Wasserstoff, abläuft. Vorzugsweise wird diese Fraktionierung über einen Katalysator bewerkstelligt, wobei auch eine nicht katalytische Fraktionierung möglich ist. Anschliessend wird diese fraktionierte Verbrennungsluft stromauf der katalytischen Stufe mit der restlichen verdichteten Luft und der entsprechenden Brennstoffmenge zu einem einzigen Gemisch aufbereitet. Die katalytische Stufe tritt erst in Funktion, nachdem der Anfahrbrenner mit einem Teil verdichteter Luft und Brennstoff in Betrieb genommen wurde, und die Last der Anlage, wie oben erwähnt, bis ca. 20% hochgezogen wurde. Anschliessend wird die katalytische Stufe und die zweite Verbrennungsstufe in Betrieb genommen, womit die Anlage dann sowohl thermisch als auch lastmässig auf Nennbetrieb hochgefahren wird.

Der wesentliche Vorteil der Erfindung ist darin zu sehen, dass die katalytische Stufe nicht mit Heissgasen oder Abgasen aus einer vorangehenden Verbrennung beaufschlagt wird, und somit keine schadstoffmässige Vorbelastung erfährt. Die katalytische Stufe wird somit mit einem optimalen Gemisch betrieben, das auf die verschiedenen Betriebsparameter des in der katalytischen Stufe eingesetzten Katalysators angepasst ist.

Verbrennungstechnisch sind die Heissgase aus dem Katalysator bei konstanter Temperatur sehr schadstoffarm.

Ein weiterer wesentlicher Vorteil der Erfindung betrifft den Anteil an Wasserstoff aus einem Generator in der Aufbereitungsstufe, der die Verbrennung insbesondere in der katalytischen Stufe unterstützt.

Die zweite Verbrennungsstufe wird ausschliesslich oder im wesentlichen mit den schadstoffarmen Heissgasen aus der katalytischen Verbrennung gespiesen, dergestalt, dass die anschliessende Temperaturerhöhung allein für allfällige Schadstoff-Emissionen verantwortlich ist. Selbstverständlich kann in diese zweite Verbrennungsstufe noch eine bestimmte Menge Verdichterluft eingeführt werden, welche so zu dosieren ist, dass die sich dann einstellende Flammentemperatur nicht zu einer Wirkungsgradeinbusse der Anlage führt.

Vorteilhafte und zweckmässige Weiterbildungen der erfindungsgemässen Aufgabenlösung sind in den weiteren abhängigen Ansprüchen gekennzeichnet.

Im folgenden wird anhand der Zeichnungen Ausführungsbeispiele der Erfindung näher erläutert. Alle für das unmittelbare Verständnis der Erfindung nicht erforderlichen Elemente sind fortgelassen. Gleiche Elemente sind in den verschiedenen Figuren mit den gleichen Bezugszeichen versehen. Die Strömungsrichtung der Medien ist mit Pfeilen angegeben.

## Kurze Beschreibung der Zeichnungen

Es zeigt:

- 5 Fig. 1 eine Schaltung einer Gasturbine mit zweistufiger Verbrennung und mit einer zwischengeschalteten katalytischen Stufe,
- 10 Fig. 2 eine Brennkammer als Bestandteil obiger Schaltung und
- Fig. 3 einen Temperatur- und Lastverlauf bei der Inbetriebsetzung der Brennkammer.

## 15 Wege zur Ausführung der Erfindung, gewerbliche Verwendbarkeit

Fig. 1 zeigt die Schaltung einer Gasturbine, deren Aggregate, was die Strömungsmaschinen betrifft, konventionell aufgebaut sind. Ein Verdichter 4 sorgt für die Bereitstellung einer verdichteten Luftmenge 13, welche nach Durchlauf einer kalorischen Aufbereitung als Heissgase 15 eine Turbine 12 beaufschlagen. Die Abgase aus dieser Turbine 12 können anschliessend beispielsweise dazu benutzt werden, den Betrieb eines Dampfkreislaufes als Bestandteil einer Kombianlage aufrechtzuerhalten. Stromab des Verdichters 4 wird ein Teil 13a Verdichterluft 13 abgezweigt und in einen Hilfsverdichter 5 geleitet, in welchem eine zusätzliche Kompression stattfindet. Danach strömt diese Luft in einen Wärmereaktor 6, der von einer Wärmequelle 17 gespiesen wird. Gleichzeitig wird in diesen Wärmereaktor 6 zusätzlich noch Wasser 18 eingespritzt, womit ein Luft/Dampf-Gemisch entsteht. Stromab des Wärmereaktors 6 wird diesem Gemisch eine von einer zentralen Brennstoffleitung 14 stammenden Brennstoffmenge 14a beigegeben, die vorgängig durch einen Wärmetauscher 9 geleitet wurde. In einem anschliessenden Mischer 7 wird ein homogenes Gemisch gebildet, wobei die dort herrschende Temperatur um die 400°C beträgt. Dieses so aufgebaute resp. zusammengesetzte Gemisch 13b wird dann in einen nachgeschalteten Wasserstoff-Generator 8 geleitet, in welchem eine Fraktionierung des dort als Verbrennungsluft wirkenden Gemisches in mehrere Gaskomponenten, insbesondere N<sub>2</sub>, CO, N<sub>2</sub>, stattfindet. Zweck Moderierung der hier vorgegebenen Temperatur werden diese Gaskomponenten durch den bereits genannten Wärmetauscher 9 geleitet, der in wärmetauschender Weise durch den ebenfalls bereits genannten Brennstoff 14a durchströmt wird. Die so kalorisch aufbereitete und fraktionierte Verbrennungsluft 16a strömt anschliessend in einen Mischraum 10, in welchem die Hauptgemischbildung mit einer weiteren Brennstoffmenge 14b vorgenommen wird. Dieses Gemisch 16b strömt sodann durch eine katalytische Stufe 2. Stromab dieser katalytischen Stufe 2 ist ein Drallzeuger 11 angeordnet, der stromauf eines Anfahrbrenners 1 wirkt. In Strömungsrichtung schliesst sich diesem

Anfahrbrenner 1 eine zweiten Verbrennungsstufe 3 an, in welchem die endgültige Aufbereitung der Heissgase 15 stattfindet, welche anschliessend die nachgeschaltete Turbine 12 beaufschlagen. Sowohl der Anfahrbrenner 1 als auch die zweite Verbrennungsstufe 3 werden individuell durch Einbringung einer entsprechenden Brennstoffmenge 14c resp. 14d, welche ebenfalls Abzweigungen aus einer zentralen Brennstoffführung sind, betrieben. Die Abgase aus dieser Turbine 12 können beispielsweise im Sinne einer sequentieller Verbrennung wieder zu Heissgasen aufbereitet werden, oder sie können, wie bereits erwähnt, in einen Dampferzeugungsprozess geleitet werden, in welchem die Bereitstellung eines Dampfes zum Betreiben einer Dampfturbine vonstatten geht. Auf den Verbrennungsprozess des Anfahrbrenners 1, der katalytischen Stufe 2 und der zweiten Verbrennungsstufe 3 sowie auf die Interdependenz zwischen den einzelnen Stufen wird unter der Beschreibung der nachfolgenden Figuren näher eingegangen. Es bleibt noch anzumerken, dass die einzelnen Abzweigungen aus der Strömung der Verdichterluft 13 und der zentralen Brennstoffführung 14 durch Anordnung funktionsgerichteter Regelorgane 19a, 19b, 19c, 19d, 19e, 19f angesteuert werden.

Fig. 2 zeigt eine praktische Ausbildung der einzelnen Verbrennungsstufen in Form einer zusammenhängenden Brennkammer, die entweder aus einem einzelnen Rohr besteht oder als Ringkammer ausgebildet ist. Bei einer annularen Ausbildung der Brennkammer kann diese auch aus einzelnen Rohren bestehen, welche um eine Achse angeordnet sind. Die Verdichterluft 13 strömt in einen Mischraum 10, der bereits in Fig. 1 mit der gleichen Positionierung versinnbildlicht worden ist, und welcher die Funktion erfüllt, das Brennstoff/Luft-Gemisch zum Betreiben der katalytischen Stufe 2 bereitzustellen. Zwischen Mischraum 10 und Brennraum 25 des Anfahrbrenners 1 erstreckt sich eine zentrale Brennstoffflanze 24, welche einerseits die Brennstoffzuführung 14b für die Gesamt-Verbrennungsluft 13 und 16a zur katalytischen Stufe 2 und andererseits diejenige 14c zum Betreiben des Anfahrbrenners 1 übernimmt. Zum weiteren Betreiben dieses Anfahrbrenners 1 wird vorzugsweise ein direkter Weg zur Einbringung der benötigten Luft vorgesehen. Diese Beistellung kann ebenfalls über die zentrale Brennstoffflanze 24 oder über Ein düsungsöffnungen 22 von aussen in die Brennzone 25 des Anfahrbrenners 1 erfolgen. Stromab des Mischraumes 10 wirkt die katalytische Stufe 2, deren Verbrennung aufgrund der dort vorgesehenen katalytischen Beschichtung sowie der vorgesehenen Stufen erfolgt. Die einzelnen Katalysatorstufen, welche die katalytische Stufe 2 bilden, sind hinsichtlich des Durchflusses entsprechend ausgebildet und mit unterschiedlichen katalytischen Werkstoffen beschichtet, dergestalt, dass eine optimale Oxidation und/oder Konversion des eingesetzten Brennstoffes resultiert. Danebst soll eine gezielte Auslegung sicherstellen, dass auch hinsichtlich der in der katalytischen Stufe 2 resultierenden Spitzen- und

End-temperaturen bestimmte Grenzen nicht überschritten werden. Vorzugsweise soll die Zunahme der Temperatur über die verschiedenen Stufen innerhalb der katalytischen Stufe 2 sukzessiv zunehmen, wobei von Stufe zu Stufe gezielt auf die verschiedenen Gaskomponenten der Verbrennungsluft bei deren exotherme Reaktion mit dem entsprechenden katalytischen Werkstoff eingegangen werden soll. Der finale Zweck dieser Vorehrungen ist darin zu sehen, dass einerseits eine Minimierung der Schadstoff-Emissionen angestrebt wird, andererseits soll ein kalorisch gleichmässiges Heissgas aus dieser katalytischen Stufe 2 erzeugt werden, das in der nachgeschalteten zweiten Verbrennungsstufe 3 vorzugsweise eine brennerlose Verbrennung ermöglicht, d.h., durch eine dort eingedüste Brennstoffmenge 14d soll die Verbrennung durch Selbstzündung erfolgen. Zu diesem Zweck ist es dann lediglich nur noch erforderlich, dass am Umfang der Brennzone 25 radial angeordnete Brennstoffflanzen 20 für die Einbringung

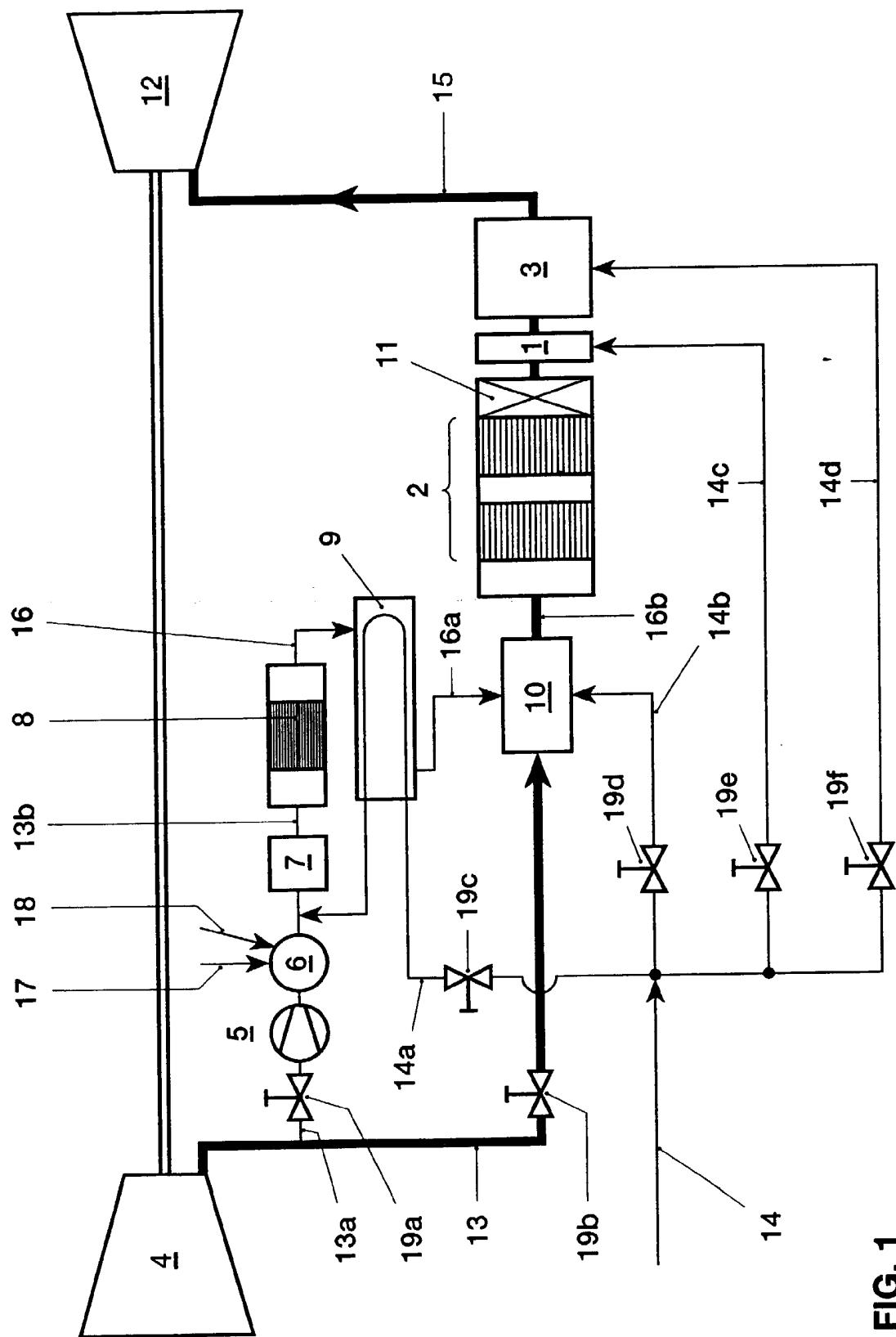
- 5 der entsprechenden Brennstoffes 14d vorgesehen werden. Je nach Brennstoffzusammensetzung wird die dafür erforderliche Temperatur ca. 800°C und mehr betragen. Da die Last der Anlage über den Anfahrbrenner 1 bis auf lediglich ca. 20% hochgefahren wird, muss die restliche Verbrennungsluftmenge zwangsläufig über die katalytische Stufe 2 geleitet werden. Stromab dieser Stufe greift sodann, wie bereits erwähnt, der Drallerzeuger 11 ein, der jene Wirbelströmung initiiert, die die Gemischbildung und Verbrennung in der zweiten Verbrennungsstufe 3 nach optimalen Kriterien induziert, dies im Hinblick auf ein engbegrenztes Temperaturniveau zur Sicherstellung einer Minimierung der Schadstoff-Emissionen und Maximierung des Wirkungsgrades aus der Verbrennung. Stromab der radial angeordneten Brennstoffflanzen 20 zur Einbringung jenes Brennstoffes 14d, der die Selbstzündung auslöst, erfolgt gegenüber der vorangehenden Brennzone 25 eine Vergrösserung des Durchflussquerschnittes des nachfolgenden Brennraumes 23 anhand eines Querschnittssprunges 21. In dieser Ebene bildet sich eine Rückströmzone, welche die Flammenfront in diesem Bereich stabilisiert, dergestalt, dass eine Rückzündung stromaufwärts ausgeschlossen bleibt, womit diese Rückströmzone die Eigenschaften eines körperlosen Flammenhalters entfaltet.
- 10
- 15
- 20
- 25
- 30
- 35
- 40
- 45
- 50
- 55

Fig. 3 zeigt den Verlauf der Lastzunahme X in Abhängigkeit zum Verlauf der Temperatur Y bei den verschiedenen Aggregaten, welche die Brennkammer bilden. Die Kurve 26 stellt den Temperaturverlauf ab Inbetriebnahme des Anfahrbrenners 1 dar. Bei Last Null beträgt die Verbrennungslufttemperatur für den Anfahrbrenner 1 ca. 300°C. Durch den Einsatz des Anfahrbrenners 1 steigt sich die aus dieser Verbrennung resultierenden Temperatur bis auf ca. 950°C, was einer Last von ca. 20% entspricht. Der Anfahrbrenner 1 kann dann ab 20% Last ausgeschaltet werden, da die katalytische Stufe 2 mit Unterstützung der H2-Menge aus dem Generator 8 ab diesem Punkt autonom die Verbrennungsluft auf 950°C aufheizen kann. Aus dieser Fi-

gur ist ersichtlich, dass die gemäss Fig. 1 erläuterte Bildung eines Wasserstoffanteils eine Unterstützung des verbrennungstechnischen Betriebes der katalytischen Stufe 2 bildet, deren Betrieb sonst weitgehend durch CH<sub>4</sub> aufrechterhalten wird. Die Temperatur am Austritt dieser katalytischen Stufe 2 bleibt auf dem vorgenannten Niveau von ca. 950°C bestehen, wie der Verlauf der Kurve 27 zeigt. Die anschliessende zweite Verbrennungsstufe 3 steigert die Heissgastemperatur auf Nennwert unter gleichzeitiger Steigerung der Last, wie aus dem Verlauf der Kurve 28 hervorgeht. Ab 95% Last findet die letzte Temperaturangleichung nach oben statt, wobei bei 95% Last kann die Verdichter-Austrittstemperatur hoch genug sein, um bei Vollast auf die Hilfebestellung des Generators 8 verzichten zu können. Wie aus der Figur des weiteren ersichtlich ist, besteht zwischen den drei Verbrennungsstufen eine Interdependenz, die auf Minimierung der Schadstoff-Emissionen und Maximierung des Wirkungsgrades der Anlage ausgelegt ist.

#### Bezugszeichenliste

1	Anfahrbrenner	28	fe 2
2	Katalytische Stufe		Verlauf der Temp. in der zweiten Verbrennungsstufe 3
3	Zweite Verbrennungsstufe		X Verlauf der Last der Anlage
4	Verdichter		Y Verlauf der Temperatur der Anlage
5	Hilfsverdichter		
6	Wärmereaktor		
7	Mischer		
8	Wasserstoff-Generator		
9	Wärmetauscher		
10	Mischraum		
11	Drallerzeuger		
12	Turbine		
13	Verdichtete Luft		
13a	Teilmenge von 13		
13b	Gemisch		
14	Zentrale Brennstoffzuführung		
14a	Teilmenge von 14, Strömung über 9 in 13a		
14b	Teilmenge von 14, Strömung in 10		
14c	Teilmenge von 14, Strömung in 1		
14d	Teilmenge von 14, Strömung in 3		
15	Heissgase		
16	Fraktionierte Verbrennungsluft		
16a	Vorerwärmte, fraktionierte Verbrennungsluft		
16b	Gemisch		
17	Wärmequelle		
18	Wasser		
19a-f	Regelorgane	50	
20	Radiale Brennstoffflanzen		
21	Querschnittssprung		
22	Lufteinströmungsöffnungen		
23	Brennraum		
24	Zentrale Brennstoffflanze	55	
25	Brennzone des Anfahrbrenners 1		
26	Verlauf der Temperatur des Anfahrbrenners 1		
27	Verlauf der Temperatur am Austritt der kat. Stu-		



# FIG. 1

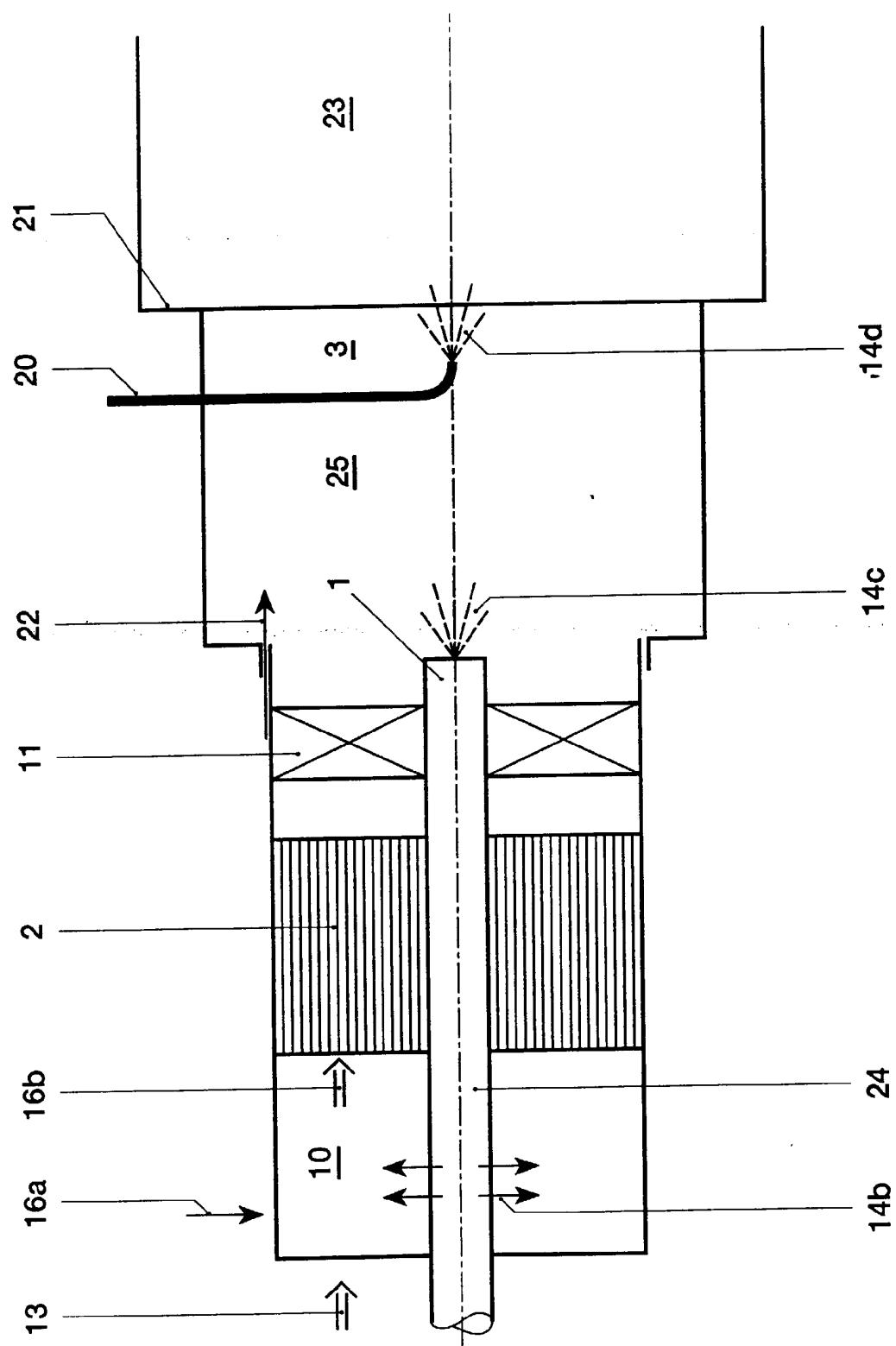


FIG. 2

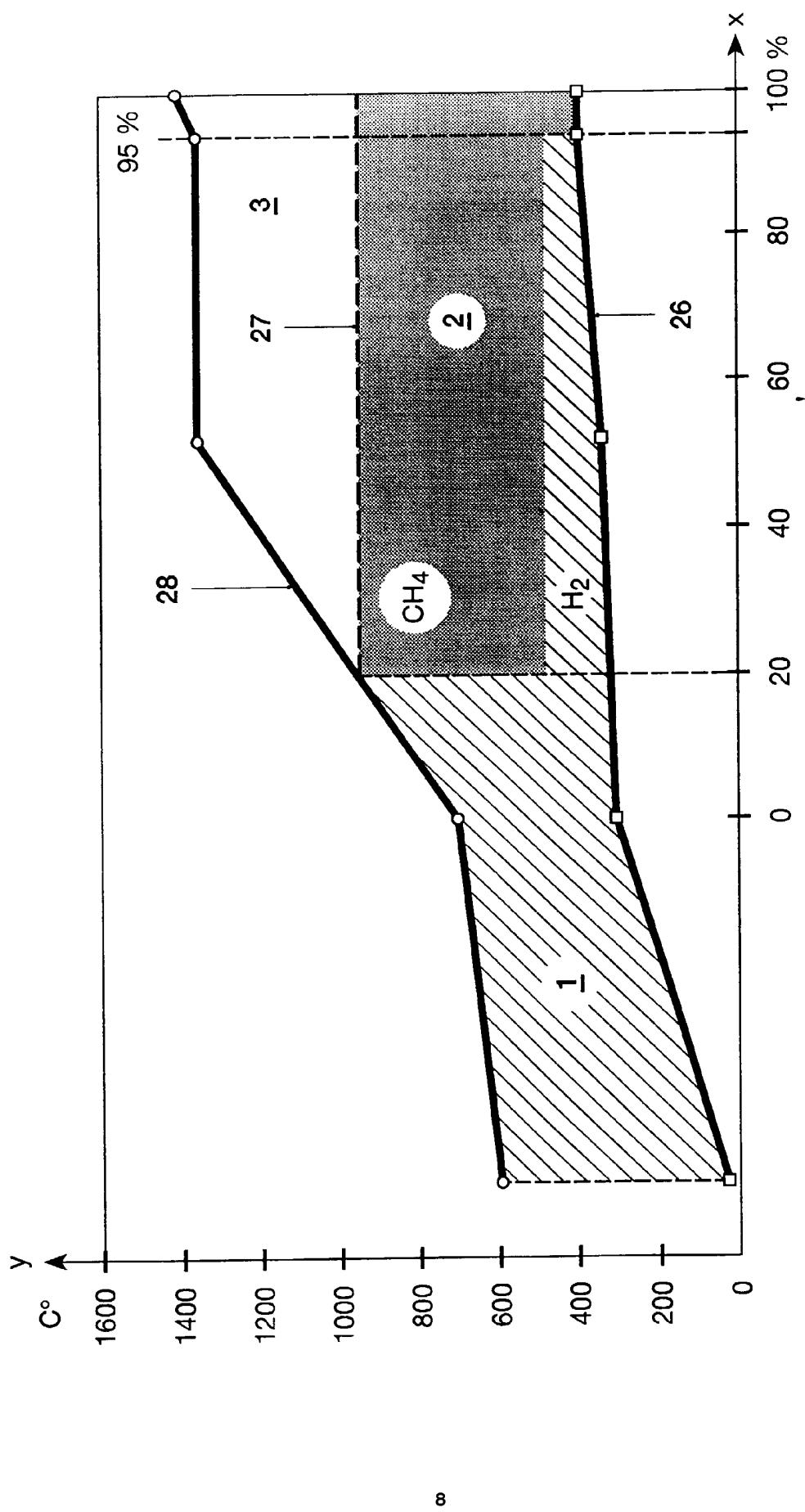


FIG. 3

**PUB-NO:** EP000767345A2  
**DOCUMENT-IDENTIFIER:** EP 767345 A2  
**TITLE:** Process for operating a power plant  
**PUBN-DATE:** April 9, 1997

**INVENTOR-INFORMATION:**

<b>NAME</b>	<b>COUNTRY</b>
JOOS, FRANZ DR	DE
GRIFFIN, TIMOTHY DR	CH
KOCH, HANS	CH

**ASSIGNEE-INFORMATION:**

<b>NAME</b>	<b>COUNTRY</b>
ABB RESEARCH LTD	CH

**APPL-NO:** EP96810596  
**APPL-DATE:** September 9, 1996

**PRIORITY-DATA:** DE19536836A (October 2, 1995)

**INT-CL (IPC):** F23R003/40 , F02C003/28

**ABSTRACT:**

A power plant has a compressor, a combustion unit and at least one turbine. The combustion unit has a combustion chamber with a pre-treatment stage for the air. Part of the compressed air (13a) flows through this pre-treatment stage where it mixes with a quantity of fuel (14a) and is fractioned in a hydrogen generator (8) before finally passing to the

combustion chamber. The rest of the compressed air (13) also goes to the combustion chamber. With a part of this, a starting burner is driven independently and with another part combined with the fractioned combustion air from the pre-treatment stage, a catalytic stage (2) is driven that is upstream of the starting burner. Through this catalytic stage...